

自動車部品製造業の経営状況の推移及び今後に予想される課題について

高橋武秀*

Analysis on Japanese Auto Parts Suppliers' business Recent Environment Takehide Takahashi

Summary

Author analyzed annual press releases by JAPIA (Japan Automobile Parts Industries Association).

This press release has two characteristics:

- 1) JAPIA accumulates financial statements of selected member companies and released them as composite data. By this data those who concern can understand the latest status of Japanese auto parts industries as a whole.
- 2) Those reports always come with unanimous comments which refer the financial status and other business environment of the year.

Author applied text analysis methodology and excerpted some characteristics which formed basic relationship between parts industries and automakers in early 2000th

Author also refers to how to manage long term investment, especially for Research & Develop activities despite recent nose diving sales decline

1. はじめに

1) 昨年度後半からのサブプライムローン問題を震源とする世界景気の悪化に伴い、自動車産業は急速な世界規模での需要の縮小に見舞われた。特に米国自動車産業は2009年5月1日にクライスラーが、またGMが6月1日に米国破産法第11条による申請を行ない、事業再生に着手した。幸いにして両社は一部ブランドの廃止、工場の廃止、縮小の措置を講じ、クライスラーは6月10日に、GMは7月9日にそれぞれの破産法11条による手続きを終了した。この過程で米国2社の日系部品メーカーとの関係維持への意志は、米国内の破産手続き上の各種制度を利用する形で示され、破産法11条手続きによって急激なダメージを被った工業会会員会社が生じたとは報じられていない。

国内の自動車産業を取り巻く景況の悪化ぶりについては、多くの資料が既に多数存在するので一々を引用する繁を避けるが、日本の自動車部品産業が急速な在庫調整、資金繰り悪化などの大きな状況変化に直面し、現在(執筆時点2010年1月)なお状況の大幅な好転を見ていないことは事実である。

本稿は現在利用可能な平成6年からの公表資料を基に自動車部品産業の経営環境の変遷を追い、各年度での部品企業経営サイドがどのように経営環境を認識・判断してきたか、さらにそれらの経営判断の累積としての現状を殊に財務環境を中心に概観することにより、今後の経営環境の変化に対応する財務的な能力、対応の際の問題点となり得る事項を提示することを目的とする。

*早稲田大学総合研究機構 日本自動車部品産業研究所上席客員研究員、(社)日本自動車部品工業会 専務理事・副会長

2) このための基礎的資料としては、日本自動車部品工業会が従来から実施してきた経営動向調査（終了後直ちに公表している。）を用いる。この調査は、上場企業（東京・名古屋・大阪・JASDAQ）であって、自動車部品の売り上げが全社売上の50%を越す企業を「自動車部品専業」と定義し、その決算短信の解析を年二回（半期及び通期）行うものであり、半期、一期毎にそれぞれを記者会見資料の形で公表されている。

文中のデータの作成には小杉健太郎氏の絶大な協力を得た。改めて謝意を表するとともに、本稿中の意見に関わる部分については筆者個人の見解であることを改めて付言しておく。

2. 基礎資料の制約について

1) 1に述べたように自動車部品工業会は「自動車部品工業の経営動向」²を上場企業の会員であって自動車部品の売り上げが全社売り上げの50%を超える「専業」メーカーの連結決算短信を基本資料としてとりまとめている。「動向」の中の計数資料は各社が発表した決算資料に基づいて作成されている。他方、景況感、将来予測などに関するコメント等は自動車部品工業会内部の討議を経たコンセンサスとして作成・公表されている。このため個別企業の決算短信・事業報告書に掲載される業況・景況判断とは幾分異なったニュアンスが出ている場合がある。

2) 計数資料は本来同一企業を対象として作成することが望ましいが、入退会など会員に変動があるのが常態であるため、年度によって異同がある。工業会として毎年公表する資料で対前年度比を必要とする場合は比較する事が出来る企業のデータのみを採用すると言った工夫はされている。

従って売上高の大きい大手企業については分析対象期間中連続して調査の対象となっており、自動車部品産業を取り巻く環境の趨勢を見極め、景況についての共通認識形成に至る背景を理解するためには必要十分な資料が得られていると判断した。

なお本稿中で取り上げた資料は、上述した条件で過去10年にわたって継続的にキャッシュフローデータを含めて入手可能であった75社のデータを用いている。

3. 基礎資料（「経営動向調査」）の構成

経営動向調査」はまず取引相手先である自動車メーカーの状況に触れ、これを受けた部品メーカーの動向について述べるのが「定番」の構造である。基礎数値としては 売り上げ、営業利益、売上高営業利益率、経常利益、売上高経常利益率、当期利益、売上高当期利益率が公表されている。

これにあわせて各決算期の経営上の特色を工業会会員企業15社程度の主として経理・財務担当の役員の討議によりとりまとめ、さらにそのとりまとめを上部委員会で確認・公表される。

すなわち決算結果の数値については決算短信及び有価証券報告書の総和、景況の評価は業界経営者の主観の「総和」という性質を帯びている。

4. 景況感認識の変遷とその背景

本節では、年度毎の各企業の各期の経営判断の背景となっていたと考えられる景況認識を発表文本体によって明らかにするとともに、年度毎の認識の形成過程を「営業利益」、「経常利益」、「当期利益」の動向などの客観データと対比しながら検討する。

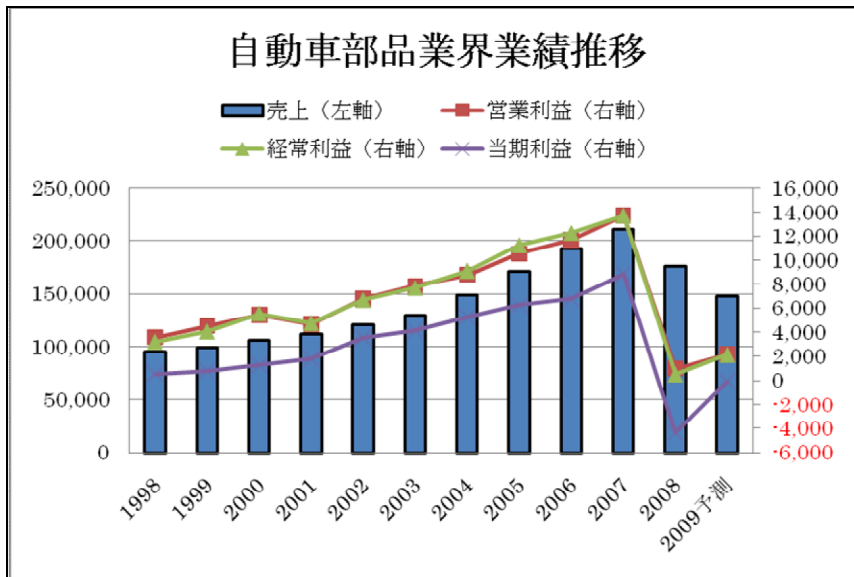
1) 当期利益などの推移

¹ (社) 日本自動車部品工業会 業務部

² <http://www.japia.or.jp/library/2007/09/manage.html> なお2004年以前の資料について紙媒体として内部保存されている。

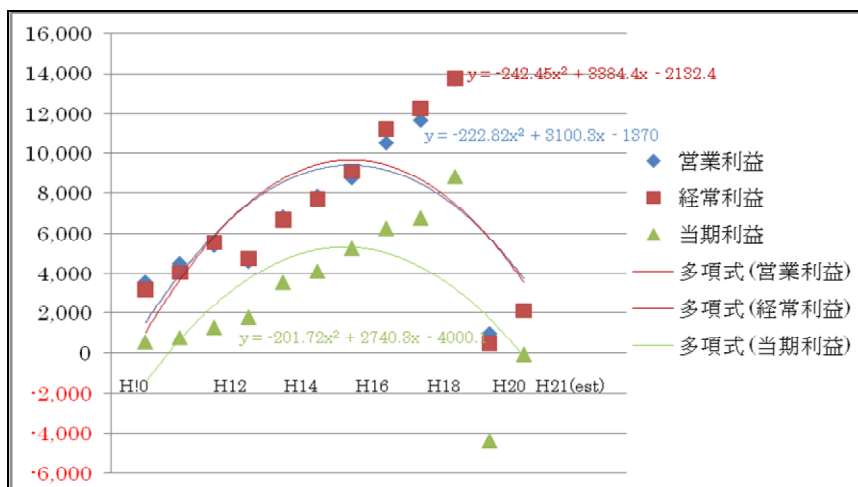
当期利益などの基礎的数値の一部をグラフ化して示すと図一１の通りとなる。

図一１（出典：自動車部品工業会資料より高橋作成）



さらに売上高、営業利益、経常利益、当期利益の推移を２００９年の業界による業績推計までを対象として回帰分析によって近似して示すと図二に示す近似式及びグラフが得られた。

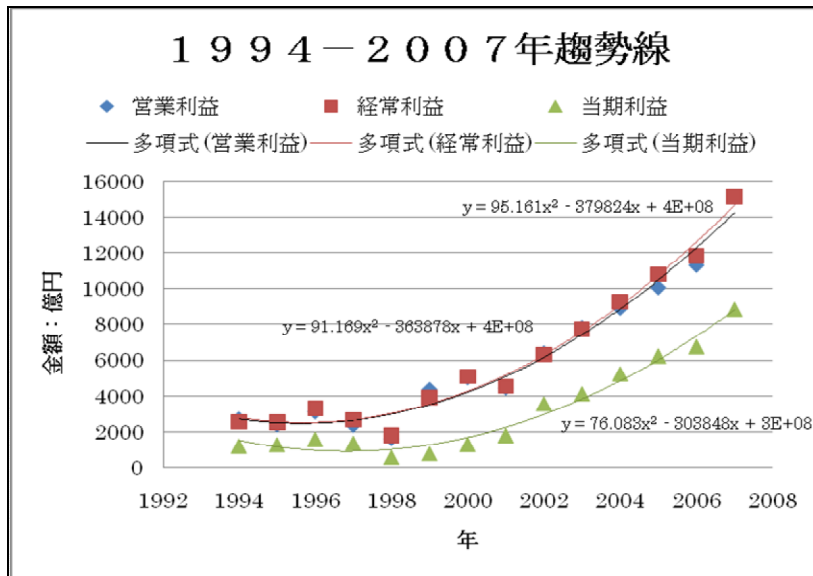
図一２（出典：自動車部品工業会資料より高橋作成）



図一２に示すとおり営業利益、経常利益、当期利益ともにいずれも上に凸の二次関数による回帰式が得られた。この趨勢線は２００８年実績、２００９年推計の急激な利益の下降の影響が大きいと考えられた。そこで２００８年及び２００９年業績予測を棄却して回帰式を再構成した。（図一３）これによって下に凸となるグラフが得

られた。2008年度の経営計画策定にはこのような2007年度までの景況認識が織り込まれていたと考えられる。

図一3 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



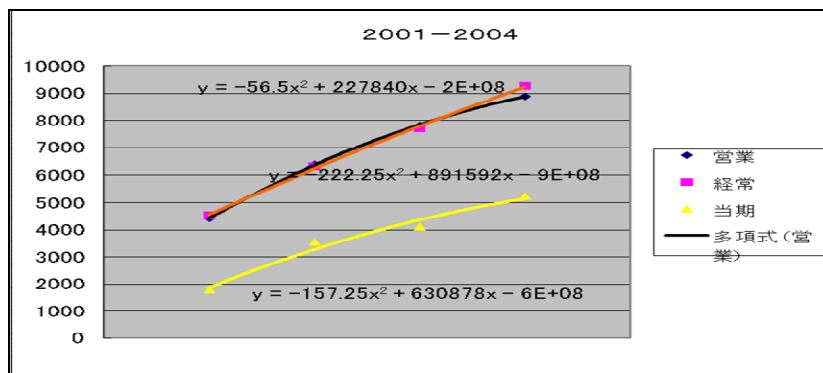
2) 図一3の詳細解析

図一3上からは、2000年近傍の区間で原データのばらつきが大きい事が観察される。

そこで、さらに特に2001年から2004年にかけての数値に絞って2次関数によって営業、経常、当期の利益推移の近似式を構成した。(図一4参照)

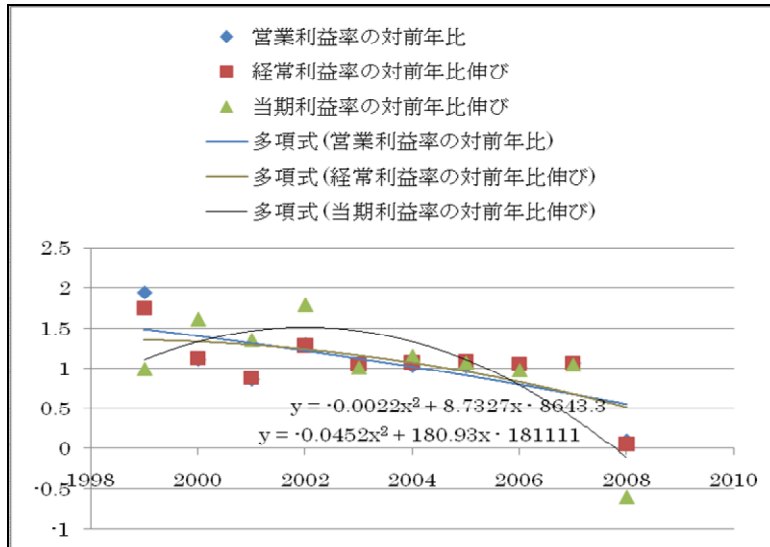
一見右肩上がりのように観察されるが、二次多項式で回帰式を求めたところ、いずれも二次項の符号が負であった。これは当該期間に部品75社の利益率の伸びがマイナスに転じたことを示している。

図一4 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



この期間の利益の伸びの低下を検証するために、利益率の伸び率の変化を観察した。図一5は「伸び率の変化率」を縦軸にプロット、二次関数で近似式を求めた結果であるが、いずれの利益率についても得られた近似関数の二次項の符号は負であり、この時期利益率が伸び悩んでいたことが示されている。

図一5（出典：自動車部品工業会資料より高橋作成）



5. 「経営動向調査」の「売り上げ」「利益」に関する記述の変遷

このように利益率の伸び方に大きな変化が生じた時期（2000年から2005年）にかけて変化に対する工業会会員の主観的な反応を各年の景況判断の記述で見ると以下の通りであった。

- 1999年度には「国内自動車生産が前年度比微減（▲0.4%）に留まったことに加え、輸出の増加や各社の積極的な拡販活動により、連結売上高の7割強（74.2%）を占めている本体（単独）の売上高が前年度比2.2%増となったことが主な要因（途中略）・・・全体では「増収・増益」となったが、企業数でみると**2割強の企業が減益**を余儀なくされるなど、主たる**納入先の状況を反映した跛行性**が見られる³。（途中略）・・・自動車部品企業を取り巻く環境はますます厳しさを増している」などと指摘しており、ことに利益率の低下について懸念を示している。
- 2000年度については「**客先からの大幅な原価低減要請の影響**が大きかったものの、・・・（途中略）・・・経費節減等を図って、ある程度吸収できたため、**売上高の増加が営業利益を増加させ**・・・」と指摘し、価格引き下げ要求が厳しかったものの、数量を稼ぐことが出来たので追従できたことを示している。
- 2001年度では、「（前略）売上高の増加にもかかわらず、営業・経常利益は悪化した。これは、厳しい事業環境の中で、部品企業は総力をあげて懸命な合理化推進、経費節減等原価低減活動を行ったものの、**客先からの大幅な原価低減要請**やグローバルな競争激化による販売価格の低下等の減益要因を補填することができなかったことによるものである。価格水準の低下により**収益構造の悪化**が進行している中で、（途中略）」と指摘し、製品価格の低下が自助努力の範囲を超えつつあることに不安を持っている

³ 太字筆者。以下同じ

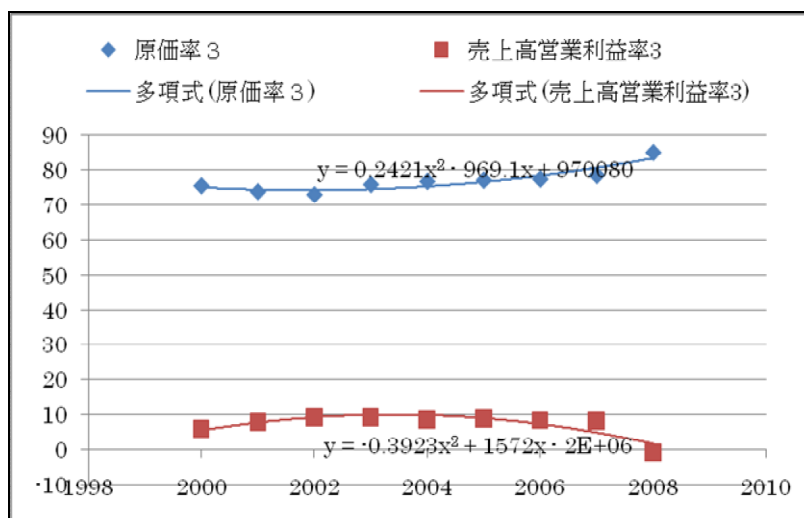
る様子を如実に表した。

- 4) 2002年度には「自動車メーカーとの共同でのコスト低減や・・・中略・・・販売価格の低下圧力がある程度吸収することが出来た」ことで売上高の増加が利益の増加につながったとのべ、原価の引き下げ努力に限界が生じているのを数量でカバーしているという構造的な変化が生じていることが示唆されている。
- 5) 2003年度は「**売上高の増加効果及び固定費を含めたコスト低減努力等によって販売価格の低下をある程度吸収し**」と数量と利益の関係に関する叙述が前年度と逆転し、数量が利益を支えていることを示すとともに「収益構造は引き続き厳しさを増している」と指摘し、客先からの原価低減に追随することが難しくなっている状況を示した。
- 6) 2004年度は「日系自動車メーカーのグローバル規模での生産拡大と海外自動車メーカーへの拡販等部品メーカーの積極的な活動の効果による<途中中略>**売上高の増加効果及び固定費を含めたコスト低減努力等によって販売価格の低下**をある程度吸収し、営業・経常利益が共に増加した。しかしながら、内外の生産拡大による設備投資や品質コスト等固定費負担が増大しており、**売上高の増加が利益の増加に結びつく割合は小さくなる傾向が一段と顕著**になってきている。」と指摘し部品メーカーの景況が基本的に数量に依存していることを示すとともに、具体的な経営圧迫要因として設備投資があげられるなど、部品メーカーの設備投資の増強に対する懸念が公に示された年度となった。
- 7) 以上見たように利益率が伸びなくなり、売上高の増加に依存せざるを得なくなっているという状況の変化に関する叙述は図一5に示した、「各種利益率の対前年伸び率」の伸び方が鈍化していく状況と平仄がとれており、主観データの示した方向性が経理資料から明確に裏打ちされていることを示している。

6. 原価率および売上高経常利益率に見る自動車メーカーと部品メーカーの利益配分

- 1) 以下では4-2の中で紹介した「客先からの大幅な原価低減要求」が部品メーカーの上流側のどのような事情から生じてきたかを考察する。

図一6 (出典：自動車メーカー3社短信より高橋作成)



図一6は、4兆円以上の売り上げの自動車メーカー3社の連結決算短信（自動車製造部門をセグメントとして区分して表示している社については自動車製造部門のみ）を合算して2000年からの原価率（売上原価を売上高で除したものの百分比表示）と売上高利益率をプロットしたものである。自動車メーカーの原価率は、自動車組み立て部門がその上流部門へどれほどの資金を環流させているかを見る指標となる。また自動車メーカーの売上高営業利益率は自動車組み立て部門の利ざやを示すのであるから、この数値の対比によって自社の利益と部品企業への配分の仕方についての自動車メーカー側の考え方の概観が得られることになる。

2) 3社合算値の売上高営業利益率と原価率の相関係数は $\Delta 0.82749$ となった。また会社別に相関係数を算定すると、期間中の相関係数が $\Delta 0.93748$ と完全逆相関に近い数値を示す会社から、 $\Delta 0.75537$ と比較的逆相関が弱いメーカーまでのばらつきがあった。いずれにせよこの図および2000年から2004年までの記者発表に「客先からの大幅な原価低減要請」「販売価格の低下」といった記述が連続し、2005年においても「競争激化による部品価格の低下」という記述が見られる事からも、おおむね2000年から始まった自動車メーカーによる上流部門（部品メーカー等）への配分の縮小が自動車メーカーの売上高営業利益率の押し上げに即効性を持つ例が示されたことにより、この手法が2005年までには自動車メーカー全般に拡大したものと読みとれる。

負の相関係数の高さは自動車部品メーカーの数量要因以外の理由による利益の伸びを圧縮させるという図式が固定し、自動車メーカーと部品メーカーは総体で見ればいわゆる“win-win”の関係からは程遠いところにある時期が2000年前後から長く続いていることを示している。

7. 設備投資およびその原資の推移

このように2000年以降の自動車部品業界はメーカーからの原価低減要請により利益率が伸びなくなっており、利益額を確保するために「生産数量の拡大」を企図するという企業行動が一般化した。この状況下では、生産数量拡大に対応する設備投資を、どの場所で、何に原資を求めてどのタイミングで行うかが部品メーカー経営者にとって従来にも増して重要な経営判断となる。

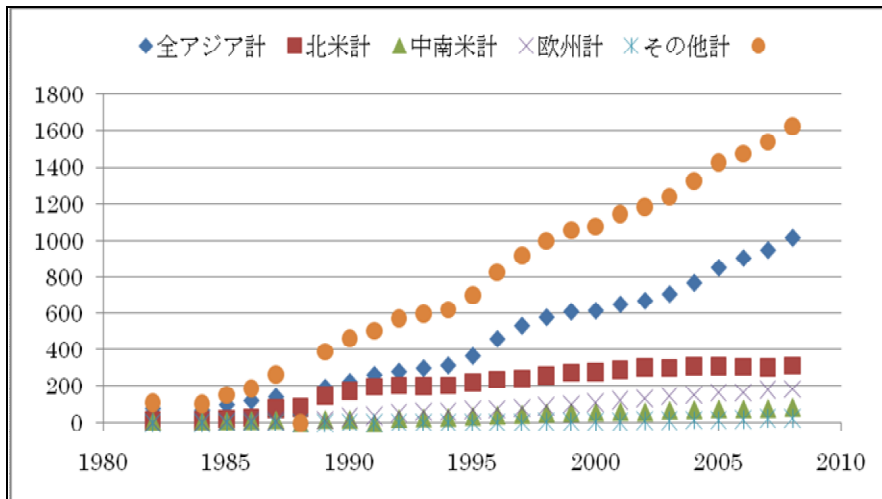
以下においては各年の記者発表文に表された設備投資に関する部品業界全体としての考え方と、実際の投資行動等を各社の実際の投資行動と突き合わせることによって分析する。

1) 投資する場所

「発表文」によれば、1999年には「グローバルレベルでの競争が・・・(中略)・・・国際展開等に伴う投資負担の増加と相まって・・・後略」と述べられており、この時点ですでに海外投資が増勢に傾いていたことが示され、2000年も「・・・(前略)・・・グローバル供給体制の構築等に伴う投資負担増・・・(後略)・・・」と引き続き海外を意識した投資が行われていることを示している。2001年では少し趣が変わり、「グローバル供給体制の構築等継続的な先行投資が・・・」とのべており、海外投資と実需にギャップがあることを示唆した記述が行われている。又、海外への投資は1989年前後を境に海外進出事業所数はアジアを中心に急増するようになっている点も特徴的である。(図一7参照)。

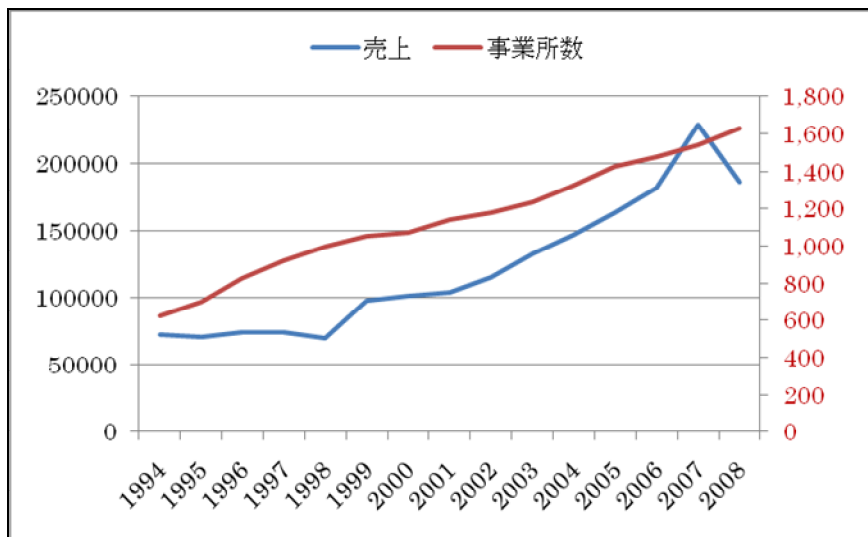
⁴ 太字筆者

図一 海外事業所数推移 (出典：日本自動車部品工業会「海外事業概要調査」より高橋作成)



右軸に海外事業所数、左軸に売上高を示した図(図一 8)を調製したところ、売上高の伸びが大きくなかった 1999 年からの時期にも海外事業所数は順調に増加しており、2001 年の発表文に示された「先行投資」という表現は海外投資からのリターンが小さく投資金額がかさんだ当時(1999 年以降の時期)の経営者の認識を背景としているものと読み撮ることが出来る。

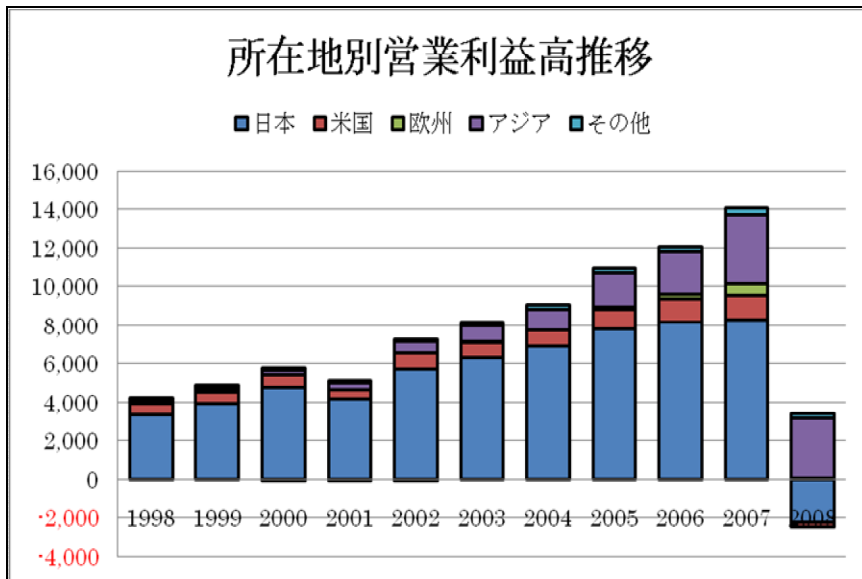
図一 8 (出典：日本自動車部品工業会「海外事業概要調査」より高橋作成)



又、海外投資が利益につながったかどうかを各社の決算短信中のセグメント情報から集計したものが図一 9 である。海外投資に対する懸念が表明された 2000 年までは所在地別の利益高も立ち上がり直後もあつて十分な大きさとはいえず、海外投資からのリターンが小さく投資金額がかさんだ当時(1999 年以降の時期)の経営

者の認識が「先行投資」という発表文につながったと考えられる。

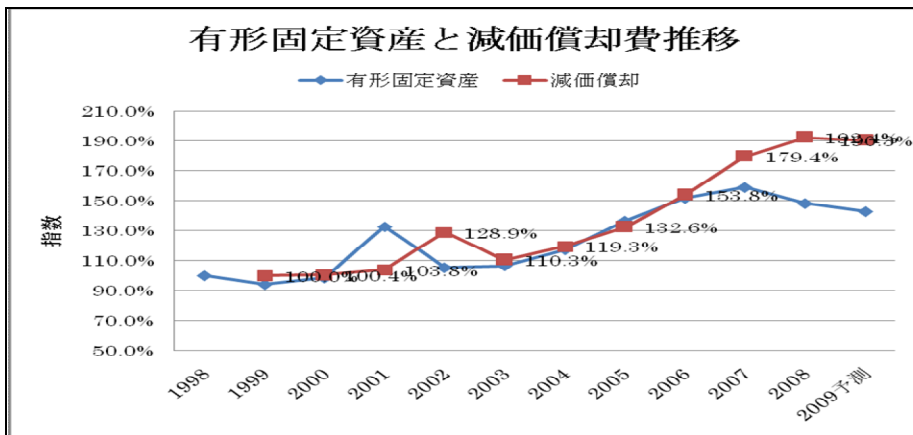
図一 9（出典：自動車部品工業会資料より高橋作成）



2) 設備投資

1998年以降の連結ベース設備投資の推移を図一10に示す。2003年度以降減価償却費負担が急増しており、発表文はこれを明確に減益要因と認識⁵している。減価償却費負担の増大は最近に至ってさらに大きなものとなっている。

図一 10（出典：自動車部品工業会資料より高橋・小杉作成）



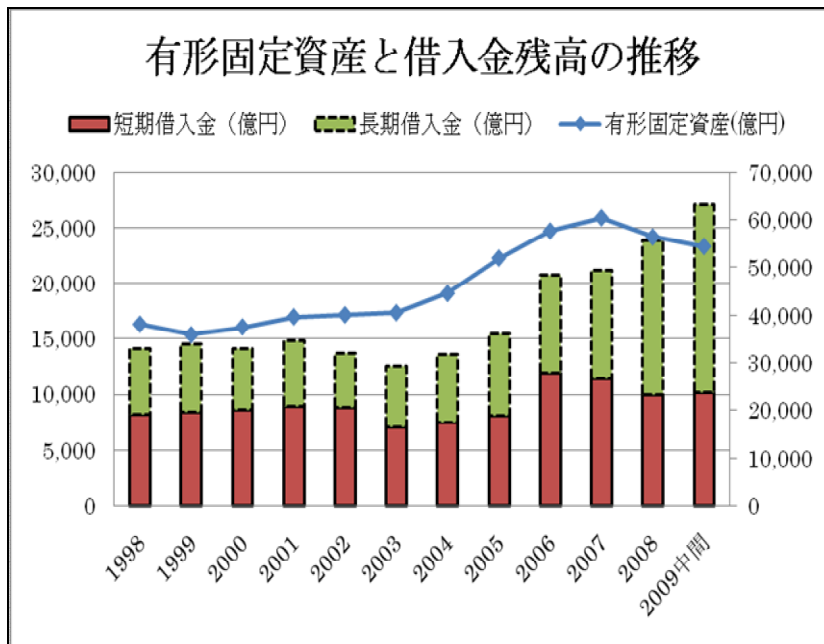
⁵ 「平成15年度の自動車部品工業の経営動向」では明確に減益の要因と規定。他の年次についても償却負担の大きさなどについて言及し、B/S悪化の要因と把握している。

これらの固定資産取得の原資は内部留保あるいは借入れに求められることになるが、保有する固定資産額と長短の借入金の関係を観察すると図－１１の通りとなる。保有有形固定資産額と借入金総額がグラフ上ではシンクロしているように見える。

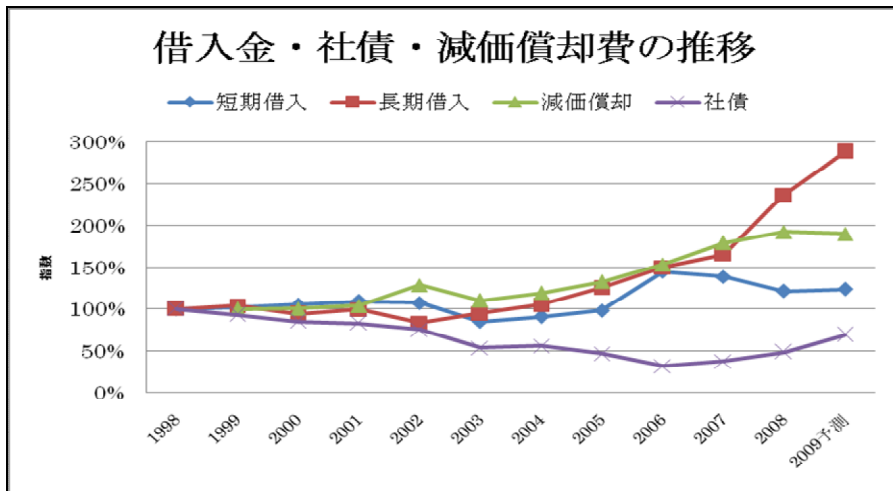
１９９９年～２０００年の発表文では連続して「設備投資」負担の大きさに対する懸念は表明されていたが、借入金問題を含め原資調達には触れていない。これは、部品業界全体は売上数量増による収入の増加（図－１参照）が大きかったため、設備投資資金のための借入金返済などの問題は経営問題としての認識上のウエイトが低かったものと解釈される。これに対し２００７年に発表文上で表明された設備投資に対する懸念は、アメリカマーケットの縮小の影響を受けた売り上げの急減に伴い既往投資を回収するに足りるだけの営業利益の伸びが得られるかという深刻化した懸念を反映している。このような経営環境を受け、直近２００８年（実額）、２００９年（予測）両事業年度では、「有形固定資産取得のための支出」は大きく減少している。しかしながら過去の投資分の減価償却費の負担は引き続き重い事が示されている。

図１１及び１２で減価償却資産への投資を支えた資金の調達構造を示す。

図－１１（出典：自動車部品工業会資料より高橋作成）



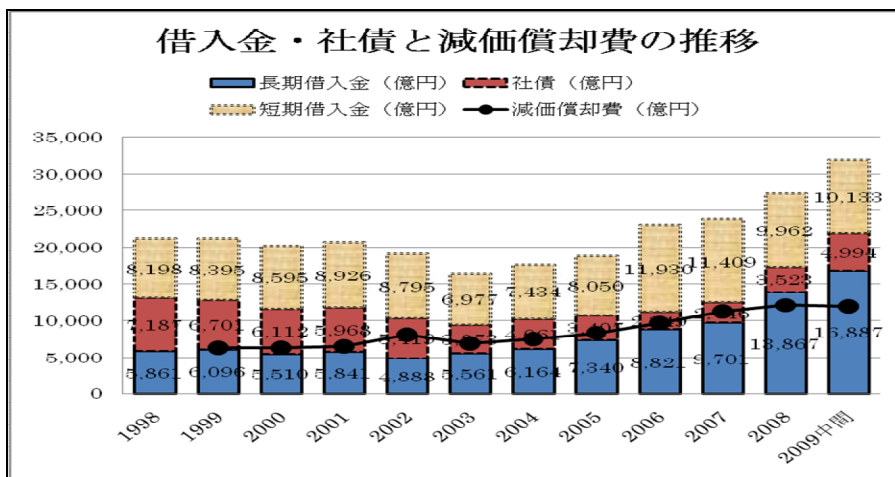
図一 1 2 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



1999年、2000年当時は発表文でも設備投資金額の増加に対する懸念が表明されていたが、その増加は絶対額、比率いずれでも短期長期の借入金の増加に必ずしも結びついていないことが読みとれる。設備投資原資は内部留保で対応していたことを窺わせる。

これに対し、2005年以降の有形固定資産取得額の増加の原資は長期、短期の借り入れの急速な増大が示すとおり、借り入れ、特に長期の借り入れに依拠する傾向が高まっているように観察される。先にも説明したように、2008年には有形固定資産の取得額そのものは落ち着いたが、図一 1 1 に示したように既往償却費負担が大きくなってきており、さらに、2008年後半の大減産に伴う資金繰りのため長期の資金を取り込んだ結果として、今後の生産・売り上げに直結しない借り入れが増加している傾向がある。売り上げが伸びない中での今後の返済負担が大きな課題となるものと予想される。

図一 1 3 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



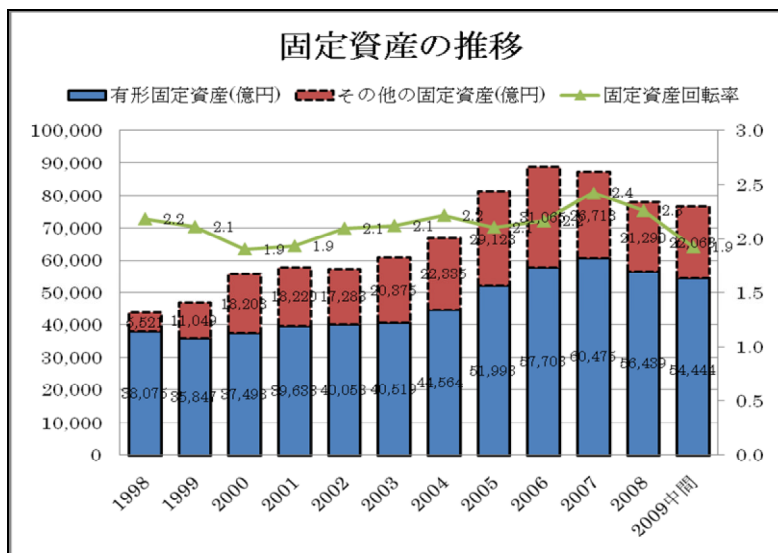
図一 13 にはあらためて借入金、減価償却費の推移を示した。2006 年度までの自動車生産拡大の基調の中で設備投資が積極的に行われたため、減価償却費は増加の一途をたどっている。また、2008 年度末ではキャッシュ確保の必要性もあり、特に長期借入金と社債の発行額がアップしていることが確認される。

8. 財務諸表分析による今後の経営課題の抽出

以下では標準的な経営分析指標により我が国自動車部品工業の経営課題を概観する。

1) 減価償却対象固定資産額とその規模の適正性の判断指標として固定資産回転率を算出した経年の変化は図 14 に示すとおりである。

図一 14 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



減価償却対象の有形固定資産は2003年以降確実に増加してきていることは既にふれた。2005年度までは固定資産額が伸びた一方売上高も伸張したため固定資産回転率は 2 ± 0.1 程度の幅に収まっていたが、2007年には悪化した。さらに2008年には減損損失を計上して固定資産が減少したにもかかわらず、固定資産回転率は良くなっていない。これは売上減少が非常に大きかったことを示すとともに、需要・生産量に対して、設備・供給能力が過剰になっていることを示唆している。

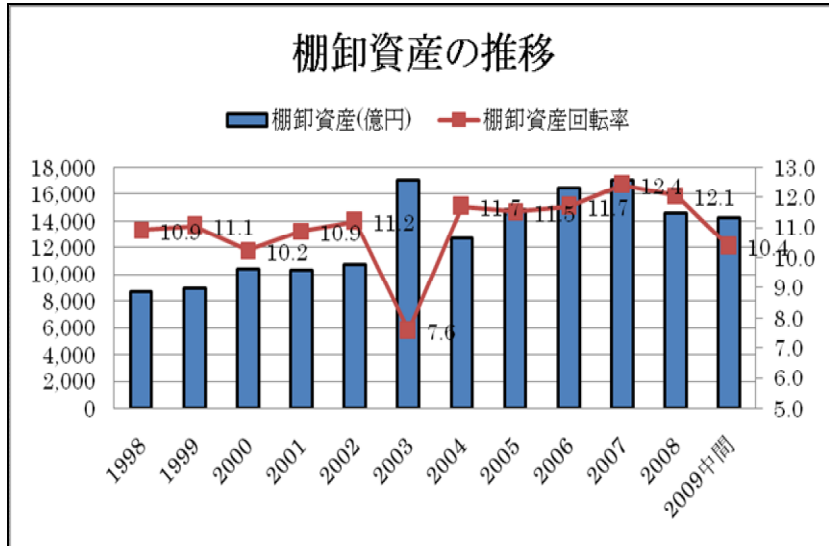
2) 自動車部品メーカーの販売活動の指標として棚卸資産回転率を検討し、在庫量の適正さを観察するため図一 15 を作成した。

2003年は、売上高は伸張した年であるにもかかわらず一時的に棚卸資産が過剰であった。この事態は2004年にかけて調整されたものと考えられる。2008年度は第4四半期での生産・在庫調整の結果、期末

⁶ 固定資産回転率：売上高÷固定資産額

の棚卸資産を減少させることにはある程度成功したが売上高の減少が大きく棚卸資産回転率⁷は悪化しており、販売活動の不振、余剰在庫が増大していると判断できる。

図一 15 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



3) 投下された資本が利益に結びついているか否かを計る指標として使用総資本経常利益率⁸を計測した。(図一 16)

2002年度以降使用総資本経常利益率は着実に向上してきたが、2008年度での総資本経常利益率は急激に低下した。大幅な経済の減速により投下した資本が、売上・経常利益に結びついていない状況が出現した。

今後経営上の問題となるのは、このような減速状態がどれほど継続するのか、仮に回復するとして、回復のレベルはどの程度かという点である。

利益が上がらない状況は当然のことながら手元の流動性に問題を生じる。このファイナンスの返済原資がどのようなレベルで確保できるかがポイントになろう。返済原資を業務キャッシュフローで確保できず、財務キャッシュフロー・インに依存すると言うことになると、得てして悪循環に陥る可能性を否定できない。

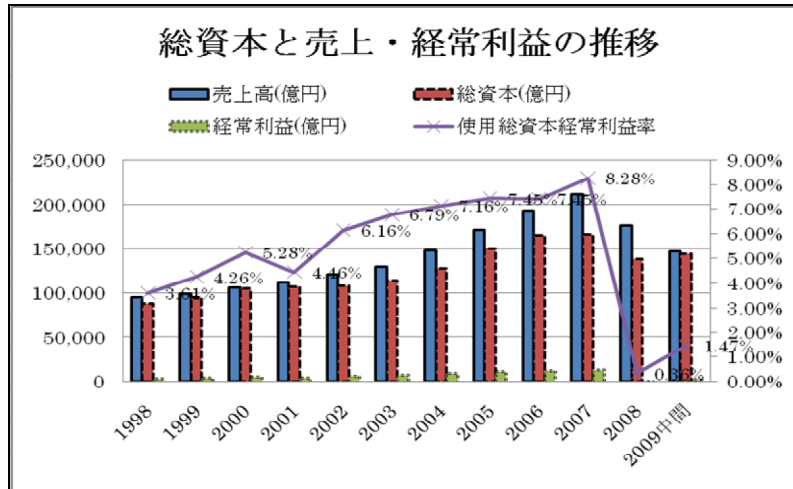
殊に短期の支払い能力を見るため、流動比率⁹を計測した。(図一 16) この数値が高ければ短期的な支払いを行いやすく、低いと短期支払いにも長期の借入れが必要になるとされるのであるが、2008年度末で、流動性は向上しているように見える。この点は既に図一 14に見た借入金の構造によるが、2008年度においては期末の自己の決済、あるいは有力取引先に対する決済支援のために特にティア1クラスが現金の確保のために長期借入金等を大幅に増加させたため、特にティア1クラス各社に手元現金が積み上げられた結果と考えられている。

⁷ 棚卸資産回転率 = 売上高 ÷ 棚卸資産

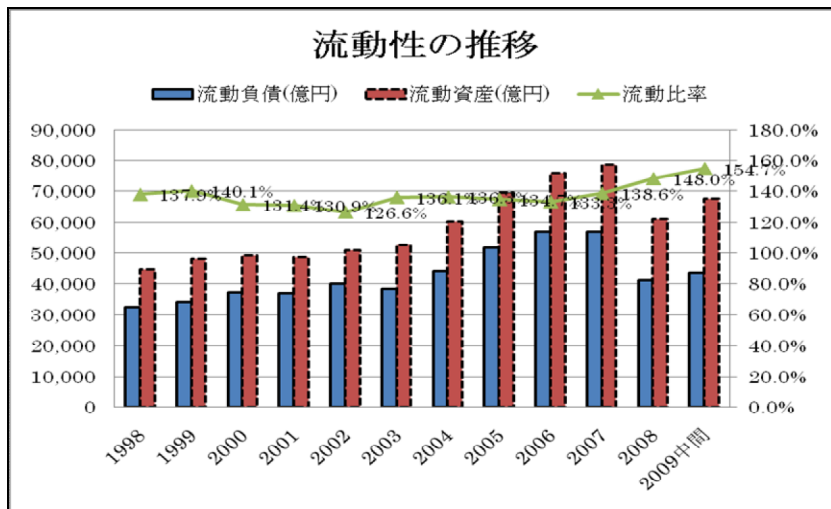
⁸ 使用総資本経常利益率 = 経常利益 ÷ 当・前期末総資本の平均 × 100%

⁹ 流動資産 ÷ 流動負債 × 100%

図一 16 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)

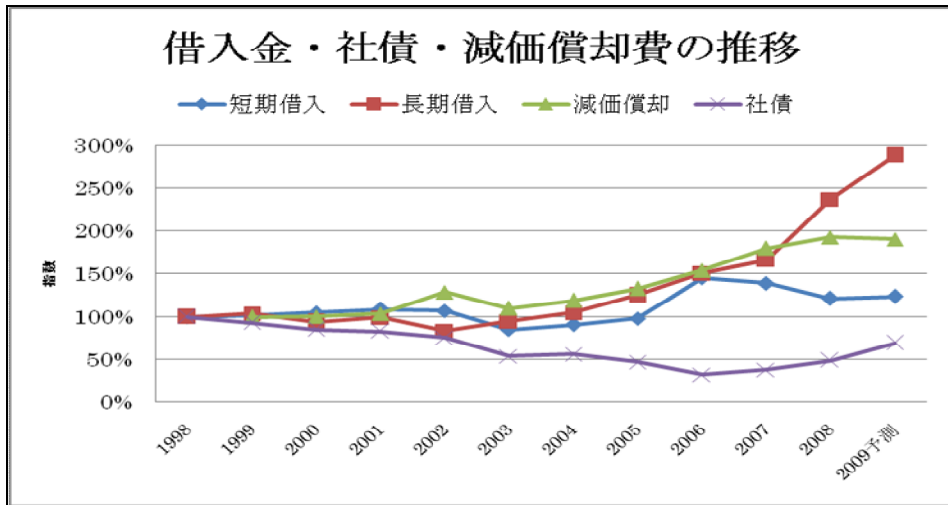


図一 17 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)

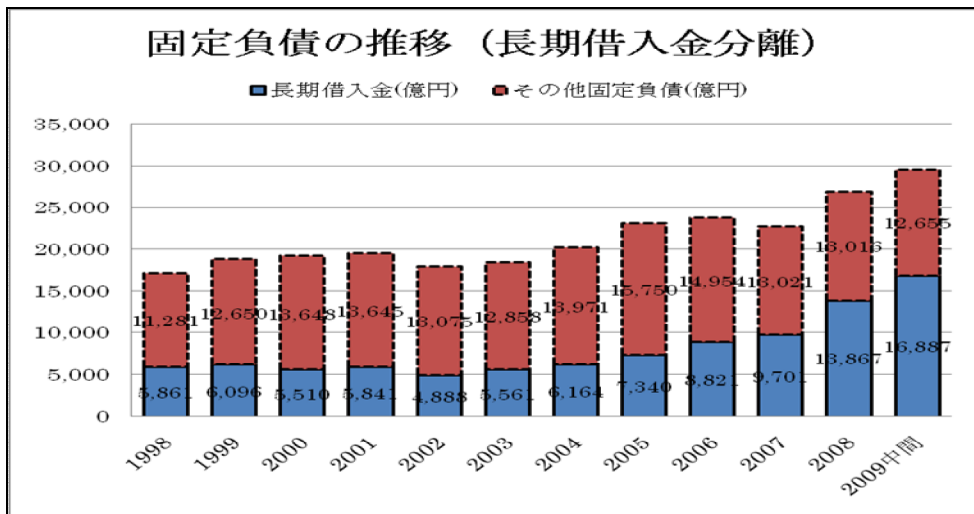


3) 長期負債及び短期負債の内容を借入金とそれ以外に分離して行った分析を図一18及び図一19に示す。

図一18 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



図一19 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)



図一18に示したとおり、短期借入金額は2009年度の中間期までおおむね一定のレベルでコントロールされているが、長期借入金は図一19が明らかにしているように増加が著しい。かつ、これらが必ずしも設備投資等いわば「利を生むための借り入れ」に向けられたものとは必ずしも言えない点が今後の個別企業の財務運用上のポイントとして留意する必要がある。

なお、流動負債・流動資産の絶対額が減少しているが、これは下期の大幅な事業規模の縮小によるものである。

9. 考察

これまでの検討をまとめると以下の通りとなる。

- 1) 部品企業と自動車メーカーの関係について、経済産業省は2007年6月に「自動車産業適正取引ガイドライン」を自動車メーカー、自動車部品メーカー、素形材産業関係者の参画の上でとりまとめた。

この中で同省は、「調達慣行の本質を、五つの原則（「開かれた公正・公平な取引」「調達相手先と一体となった競争力強化」「調達相手先との共存共栄」「課題・目標の共有と成果シェア」「相互信頼に基づく双方向コミュニケーション」）で要約すると同時に、公正競争と競争力強化の同時達成の観点から、こうした調達戦略を経営戦略の基本とすべきことを提案している。」¹⁰と述べている。ポイントとなるのは「提案している」という言葉の選択である。斯くの如き「提案」を経済産業省がしなければならなかったこと自体が、2000年から数年の各種指標の動向からも見られるとおり、ガイドライン策定作業に参加した3主体の関係は「三方よし」ではないという認識が官庁側に底流としてあることを示している。

仮に2008年末の状況から回復をしたとしてもなおピーク時対比では相当縮小した規模と予想される自動車販売を前提に、個別自動車メーカーが一定の利益を上げ得る経営戦略を検討する場合、サプライチェーンにかかる負荷は一層厳しいものとなる可能性が高く、「ガイドライン」の存在は一層その重要性を増すと考えられる。

- 2) ① 部品企業の売り上げが大幅に減少している現状で、過去の投資等のために借り入れた資金の返済は各社の財務に大きなストレスをかけることになる。すなわち、

- * キャッシュフローの確保
 - * 遊休化が長期化した設備の減損処理
- の2点である。

② 設備投資の遊休化が長期化し、減損処理が行われるような事態に立ち至ると、金融機関との金銭消費貸借契約条項中に通常埋め込まれている「財務制限条項」に抵触する可能性がある。

財務制限条項には様々な形態があることが知られているが、「純資産維持条項」と「利益維持条項」は多くのケースで発見される。

③ この条項に抵触した企業に対して金融機関が与信の厳格化（資金の引き上げ、新規融資の拒絶）を行うことが懸念される一方で、金融機関側が条件を緩和した運用をしようとする、「貸し出し条件緩和債権」となり、貸倒引当金の積み増しが金融機関側に必要になることが金融機関側にとっての懸念材料となる。2009年3月に金融庁が公表した貸し出し条件緩和債権関係Q&A¹¹では、「コベナンツの変更、猶予そのものは貸出金の金利や返済期間の変更等の貸し出し条件の緩和を行うものではなく、債務者に対する取引の総合的な採算には何ら影響を与えるものではない。従って、コベナンツの変更・猶予のみをもって「貸し出し条件緩和債権」に該当すると判断するには及ばない」「ただし、債務者の経営が著しく悪化しており、金利減免や元本返済猶予等と併せて行ったことにより取引の総合的な採算に影響及んでいる場合には、貸し出し条件緩和債権に該当するか否かを検証しなければならないことに留意が必要である」¹²としており、長期資金の返済が開始される時期に改めて個別の金融機関の対応の確認が行われる必要が生じよう。¹³

¹⁰ 「自動車産業適正取引ガイドライン」2007年6月

<http://www.meti.go.jp/press/20081224010/20081224010-15.pdf>

¹¹ <http://www.fsa.go.jp/news/20/20090310-3.html>

¹² <http://www.fsa.go.jp/news/20/20090310-3/01.pdf>

¹³ 平成21年1月30日に成立した中小企業者等に対する金融の円滑化を図るための臨時措置に関する法律

- 3) 2008年度末に緊急時対策として開始された政府系金融機関による融資の内、「緊急時」であるために「中堅企業」にも認められた中小企業向け金融機関からの貸し付けなどについては、既往貸し付けの借り換えといった必要が生じるような場合には、危機対応時と同様の条件での貸し付けが認められるような対応が必要となるケースも発生しよう。

4) 今後の問題点

―長期借り入れへの対応

以上見てきたように、20年下期からの世界同時不況の影響を受け、部品メーカーの財務体質は相当痛んでいると評価できる。とくに資金繰り対策として導入された長期借入金の返済負担は、今後売り上げの急拡大を予想できない現局面では経営の圧迫要因となる。

―研究開発投資

自動車単体に起因するCO₂排出量の減少、あるいは交通システム全体からのCO₂排出量の減少などが広範囲に要求されている現状では、エネルギー源としての電力の利用（燃料電池車両、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド車・ハイブリッド車）、在来型エンジンの燃費効率の一層の向上、非在来型燃料（植物由来含酸素燃料、脂肪酸メチルエステル燃料、天然ガス燃料）に加え、パワートレインの如何を問わず車両重量の軽減など従来になく広範囲にわたって次世代自動車に向けての要素技術開発等が必要とされている。これらの多種の技術開発成果がどれほどの生産ボリュームを持つ製品として結実するかについては従来以上に予測が困難であり、このような「多産多死」型の研究開発行動への協力が「組み立てメーカー」から要求された場合、あるいは自ら率先して行う場合いずれにしても研究開発投資の損失リスクは一層高くなることが予想される。

従来の、自動車部品メーカーのR&Dに対する資金配分は業界全体をおしなべて見ると、損失リスクをコントロールする意味合いから売上高比でのコントロールがなされている。（図―20）

部品業界全体を概観すると2008年の異常値（売上高の急降下を受けて研究開発費の売上高に対する比率が相対的に上昇）を除き、おおむね売上高比4.2%前後で安定的に推移している。今後のR&D投資も従来と同様の考え方でコントロールをうけるとすると、当然売り上げ絶対額の下落に比例して研究開発費も減少傾向をたどる。

いずれにせよ短期の回収が見込めない研究開発費の原資を有利子負債で調達するという行動は合理性を欠くのであり、今後次世代自動車に関して大幅な増額が必要となる研究開発項目については、その原資は、公的資金による補助あるいは出資、あるいは、OEMとの一層強力なコラボレーションなどによる共同開発など、財務面でのリスク低下措置が必要不可欠となろう。

によって、金融機関は中小企業者、住宅ローンの借り入れ者から申し出があった場合は貸し付け条件の変更の努力を行うことが義務づけられた。また、貸し付け条件が変更された債権について一定の条件に合致する事業再建計画を策定している場合は、この条件緩和を認めた債権は「貸し付け条件緩和債権」には該当しない旨のマニュアルが公表されている。<http://www.fsa.go.jp/news/21/ginkou/20091204-1.html> 参照のこと。

図一 20 (出典：自動車部品工業会資料より高橋作成)

